

Kommt ein Kahlschlag im Nordosten? Quo vadis, Eisenbahn in Mecklenburg Vorpommern?



Das Landesministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung leistete im März 2012 einen Offenbarungseid: Das Geld reicht nicht. Auf zwei Strecken (Neustrelitz – Mirow und Rostock – Rostock Seehafen) wird der Verkehr bereits im Dezember 2012 abbestellt, hinzu kommen die Streichung der RB 11 Hagenow – Schwerin sowie weitere Angebotskürzungen auf mehreren Linien. Die Ausschreibung für den Teil „Parchim“ des Ost-West-Netzes wurde gestoppt. Damit droht für 2014 ein Kahlschlag im Süden und Westen des Landes. Bereits zugesagte Fördermittel für den Streckenausbau zwischen Waren (Müritz) und Karow wurden gestrichen. Ein Konzept, wie man dem Bahnverkehr im Land zu neuen Nutzern verhelfen kann, ist nicht zu erkennen.

Die Streichpläne

Die Liste enthält folgende Verkehrskürzungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012:

- Kompletteinstellung des Verkehrs zwischen Mirow und Neustrelitz. Diese Einstellung war zunächst mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) Ende 2014 vorgesehen, wird aber nun vorgezogen. Busse (ggf. mit Fahrradanhängern) sollen als Ersatz verkehren.
- Kompletteinstellung des Verkehrs zwischen Rostock und Rostock Seehafen. Diese Linie sollte eigentlich ab Ende 2012 wieder nach Warnemünde durchgebunden werden. Als Ersatz wird auf den städtischen Nahverkehr verwiesen.
- Kompletteinstellung der Linie RB 11 zwischen Hagenow Stadt und Schwerin. Alternative soll der alle zwei Stunden (mit Verstärkern) fahrende RE 1 sein. Offen bleibt bis jetzt, nach welchem Konzept die Unterwegshalte der RB 11 künftig bedient werden.
- In diesem Zusammenhang entfällt ullaufbedingt ein Spätzugpaar auf dem RE 1 zwischen Schwerin und Aumühle.
- Ausdünnung der Linie R3 der ODEG zwischen Neustrelitz und Waren auf vier Zugpaare – Mo-Fr in der HVZ, Sa/So zu den „touristisch relevanten Zeiten“
- Zwischen Heringsdorf und Swinemünde sowie Zinnowitz und Peenemünde entfallen

die zwei Frühzugpaare. Nach Peenemünde gibt es außerhalb der Sommersaison eine „bedarfsgerechte“ Einschränkung, statt 19 Zugpaaren verkehren werktags nur noch 14; am Wochenende außerhalb der Saison endet der Betrieb dort bereits kurz nach 17 Uhr.

- Zwischen Wismar und Bad Kleinen werden drei Zugpaare der ODEG durch DB-Züge ersetzt, in Richtung Schwerin muss in Bad Kleinen umgestiegen werden.

Neben diesen täglichen Streichungen gibt es eine Reihe von Kürzungen, die nur den Wochenendverkehr betreffen:

- Sonntags auf dem RE 8 zwischen Rostock und Tessin nur noch Zweistunden- statt Stundentakt; zwischen Rostock und Wismar entfällt ein Frühzugpaar am Wochenende
- Auf dem RE 9 zwischen Lietzow und Sassnitz bzw. Binz am Wochenende außerhalb der Sommersaison nur noch Zweistundentakt
- Ausdünnung auf dem Nordostast des RE 5 zwischen Stralsund und Altentreptow. Die durchgehenden Züge nach Berlin alle zwei Stunden bleiben wie gehabt. Die anderen von der DB betriebenen Züge (alle vier Stunden) werden am Samstagnachmittag und Sonntagvormittag gestrichen; die von der Ostseelandverkehr GmbH (OLA) gefahrenen Züge (ebenfalls alle vier Stunden) entfallen am Wochenende komplett.
- An Wochenenden entfällt jeder zweite

OLA-Zug zwischen Neubrandenburg und Pasewalk, so dass dann in vier Stunden drei Züge (zweimal DB, einmal OLA) fahren.

- Auf der von der OLA betriebenen Linie Rehna – Gadebusch – Schwerin entfallen drei Zugpaare sonnabends zwischen Gadebusch und Schwerin. Es verbleiben die Züge des durchgehenden Zweistundentaktes.
- Die beiden Zugpaare am Sonntagabend zwischen Pasewalk bzw. Jatznick und Torgelow am Sonntagabend entfallen. Sie dienen vor allem den dort stationierten Bundeswehrsoldaten nach der Wochenendheimfahrt. Letzte Fahrtmöglichkeit ab Pasewalk nun 21.22 statt 23.19 Uhr.
- Zwischen Lübeck und Bad Kleinen entfällt ein Frühzugpaar am Wochenende.

Freilich sind obige Planungen noch längst nicht alles, wurden doch seitens des Landes außerdem noch die Ausschreibungen für das Ost-West-Netz geändert (siehe letztes Heft, S. 34 und gesonderte Meldung in dieser Ausgabe). Danach wird nur noch das „Netz Güstrow“ ausgeschrieben; das „Netz Parchim“ mit den Linien

- Hagenow – Ludwigslust – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz
 - Rehna – Gadebusch – Schwerin – Parchim
 - optionale saisonale Verbindung zwischen Karow und Plau
- ist nicht mehr in der Ausschreibung enthalten.

Zu den möglichen Abbestellungskandidaten für 2014 wird insbesondere die Strecke (Schwerin –) Gadebusch – Rehna gezählt, nachdem das diese Verbindung umfassende „Netz Parchim“ nicht mehr in der Ausschreibung des Ost-West-Netzes enthalten ist. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember kommt es auf der KBS 152 zur Angebotskürzungen im Wochenendverkehr. Foto (OLA 80472 nach Rehna zwischen Gadebusch und Holdorf, 05.03.08): J. Nolte

In diesem Zusammenhang wurden auch bereits bestätigte Fördermittel des Landes von 17 Mio. EUR für den Ausbau und die Beschleunigung des Verkehrs auf dem von der Infrastrukturgesellschaft der Prignitzer Eisenbahn (PEG) betriebenen Streckenabschnitt Waren – Karow gestrichen.

Nach Medienberichten bedeutet dies das Ende für diese Strecken ab Dezember 2014; die offizielle Sprachregelung formulierte es bei Redaktionsschluss so, dass es „in jedem Fall auch ab Dezember 2014 ein angemessenes Verkehrsangebot für die Region geben“ wird, „sei es durch SPNV, Busse oder Kombination von beiden“. Auch der aus ähnlichen Statements längst bekannte Verweis auf „alternative Bedienformen“ fehlt nicht.

Details

Begründet werden die Kürzungen mit dem Üblichen: gestiegene Trassenpreise und Stationsentgelte sowie höhere Kosten für Bahnstrom. Nun betrifft das – so berechtigt der Ärger über die Trassenpreispolitik der Deutschen Bahn auch ist – im gleichen Maße die anderen Bundesländer genauso. Zudem schwebt im Hintergrund das Damoklesschwert der Neuverteilung der Regionalisierungsmittel (siehe hierzu auch S. 15 in dieser Ausgabe), die man in manchen ostdeutschen Bundesländern hart zu spüren bekommen könnte.

Allerdings hat der ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern – hausgemacht – ein besonders Finanzproblem. Bereits vor Bekanntwerden der Streichungspläne meldeten die lokalen Medien Kürzungspläne im ÖPNV, wobei es zunächst hieß, besonders der Busverkehr und die städtischen Betriebe seien betroffen. Nicht mehr nur hinter vorgehaltener Hand verweist man auf im größeren Rahmen zur Entlastung des eigentlichen Landeshaushalts zweckentfremdete Regionalisierungsmittel. Dazu zählen (nun deutlich gestrichene) Aufwendungen für den laufenden Betrieb wie auch für Infrastrukturmaßnahmen beim städtischen ÖPNV in Rostock und Schwerin oder Mittel für die Umfeldgestaltung der Bahnhöfe.

Nach Berichten des NDR läge ein Teil der Ursachen auch in den bisher ausgehandelten Brutto-Verträgen, bei denen das Risiko im Falle von Kostensteigerungen beim Land liegt. Minister Schlotmann sei heftiger Kritik auch aus den Reihen der Koalitionsparteien SPD und CDU ausgesetzt gewesen. Zunächst wurde die Ausschreibungsänderung mit den Worten begründet: „Der vom Land Mecklenburg-Vorpommern vorgesehene Finanzrahmen hat sich nach dem Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses aus dem Vergabeverfahren für das Teilnetz ‚Nord-Süd (Ost)‘ als zu eng erwiesen“ (gemeint sind die Linien RE 3 und RE 5, siehe gesonderte Meldung).

Laut Landesminister Schlotmann halten sich die Kürzungen „im Rahmen“. Dieses mag auf den ersten Blick auch so scheinen, doch sind die Folgen weitaus gravierender als nur der Wegfall von ein paar Zügen. Angesichts der

Tatsache, dass auf vielen – gerade den langlaufenden – Linien ohnehin nur ein Zweistundentakt besteht, bedeuten selbst scheinbar kleine Kürzungen (wie etwa zwischen Sassnitz/Binz und Lietzow am Wochenende) für viele über Stralsund hinausfahrende Passagiere Reisezeitverlängerungen von einer Stunde. Wer soll zu Schwachlastzeiten mit dem Zug von Waren nach Malchow fahren, wenn es durch die Streichung zwischen Neustrelitz und Waren den Anschluss aus Berlin nicht mehr gibt? Was ist mit Reisenden zwischen Ueckermünde und Neubrandenburg (und weiter), wenn der Zug zwischen Pasewalk und Neubrandenburg entfällt?

Bemerkenswert ist, dass vor allem die privaten Bahngesellschaften von den Kürzungen betroffen sind. Die gestrichenen Mittel für den Infrastrukturausbau zwischen Waren und Karow treffen die PEG. Zwischen Neubrandenburg und Pasewalk bzw. Stralsund sind vor allem die Züge der OLA betroffen; auf dem Südnetz und bei den Angebotsverschiebungen zwischen Wismar und Bad Kleinen ist es die ODEG. Im letztgenannten Fall wird allerdings nur ein hausgemachtes Problem als Folge der Ausschreibung korrigiert, denn zwischen Wismar und Ludwigslust sollen sich künftig ODEG und DB Regio den Verkehr teilen. Aufgrund der Fahrplanlage ergeben sich dabei aber in Wismar für die Züge beider Gesellschaften künftig unattraktive und teure Standzeiten von etwa 90 min. Die Brechung in Bad Kleinen, so unattraktiv sie für den Fahrgast auch ist, spart damit einen Umlauf ein. Aber warum macht man überhaupt erst eine Ausschreibung, die zu solch unrationeller Umlaufgestaltung führt?

In letzter Zeit gab und gibt es eine Reihe von Bauarbeiten an den zur Disposition stehenden Strecken. Schwerin – Parchim wurde und wird auf 80 km/h ausgebaut, wodurch die Züge um zehn Minuten beschleunigt werden sollen. Die Bahnhöfe Parchim und Hagenow Stadt wurden in den letzten Jahren umgebaut. Für die Bahnhöfe Rehna und Holdorf läuft gerade ein Ausschreibungsverfahren zum Neubau der Bahnsteige (dieser Streckenteil wäre von einer immer wieder diskutierten Zurückziehung des Zugverkehrs bis Gadebusch betroffen). Selbst in Mirow wurde kürzlich eine Schrankenanlage erneuert.

Fazit

Die Planungen fügen sich nahtlos in das Bild ein, das die Eisenbahnpolitik im Lande spätestens seit der Jahrtausendwende abgibt, denn im Wesentlichen gibt es nach dem Ausbau der Verbindung Wismar – Rostock – Tessin im Jahre 2000 wenig Innovatives, sofern man überhaupt eine SPNV-„Musterstrecke“ als innovativ bezeichnen kann, die so zurechtgestutzt wurde, dass bei Güterzugumleitern SEV gefahren werden muss. Punktuellen Verbesserungen (etwa der Beschleunigung im Korridor Hamburg – Rostock – Stralsund) stehen selbst auf derselben Relation gravierende Verschlechterungen gegenüber: Die

vom Land klaglos hingegenommene Taktverschiebung mit der Folge eines „Hinketakes“ und Anschlussverlusten.

An wesentlichen positiven Neuerungen aus den letzten zwölf Jahren, die nicht nur punktuellen Charakter haben, wären im wesentlichen die Durchbindung der Regionalzüge Wismar – Wittenberge – Berlin und der sommerliche Halbstundentakt auf der Insel Usedom samt Brücke in Wolgast und Verlängerung auf die polnische Seite zu nennen. Ergänzen könnte man vielleicht noch die werktäglichen Taktverdichtungen zwischen Hagenow, Ludwigslust und Parchim.

Auf der anderen Seite steht aber fast überall im Lande Stagnation, sowohl in Hinblick auf Angebotsdichte, Anschlussgestaltung und Reisezeiten (siehe die mäßigen Fahrzeiten zwischen Rostock und Berlin oder die auch weiterhin schlechten Fahrzeiten auf der Ost-West-Strecke zwischen Lübeck bzw. Schwerin, Güstrow, Neubrandenburg und Pasewalk). Hinzu kommt eine Reihe von merklichen Verschlechterungen. Für die Streichung der Fernzüge zwischen Rostock bzw. Stralsund und Berlin ist das Land zwar nicht verantwortlich zu machen, aber manche Folgen, wie etwa der Wegfall der Anschlüsse von Ueckermünde nach Berlin hätten jedoch längst korrigiert werden können.

Auf den bei der letzten großen Abbestellungsphase im Jahr 2000 abbestellten Strecken fahren (noch) Busse, selbst am Wochenende im Zweistundentakt. Aber auch hier überwiegen die Verschlechterungen für die Reisenden, denn statt mäßig besetzter Züge etwa zwischen Güstrow und Meyenburg, die immerhin in Karow Anschluss nach Lübz und Malchow hatten, fahren nun leere Busse ohne diese Anschlüsse. Muss man sich wundern, dass nun auch die anschließende Mecklenburgische Südbahn zur Disposition steht? Erst recht, wenn die Anschlüsse auch in Richtung Berlin zum großen Teil wegfallen...

Im letzten Heft (S. 38/39) ging es ausführlich um die Entwicklung der Verbindung Rostock – Berlin und die fehlende Attraktivitätssteigerung für Fahrgäste trotz (fast) milliardenreichem Ausbau. Interessant ist, dass das Land nun selbst nicht glücklich über das Resultat der SPNV-Ausschreibung ist. Es sollte dabei eigentlich offensichtlich sein, dass auf einer Strecke, die bei deutlich geringerer zulässiger Höchstgeschwindigkeit Fernverkehr zumindest nahe an der Rentabilitätsgrenze aufwies, nach Sanierung eigentlich mit minimalen Zuschüssen auszukommen wäre. Hier haben anscheinend Angebotsplanung und/oder Ausschreibungsbedingungen ein finanziell besseres Ergebnis verhindert.

Man kann sicher sein, dass auch andere Länder sehr aufmerksam auf eine Landespolitik schauen werden, die einerseits Riesensummen an Mitteln für den Streckenausbau verbraucht, ohne dass auf der anderen Seite ein entsprechender Gewinn an Effektivität und Attraktivität herauskommt. Bei den jüngsten Entwicklungen fällt es schwer, dahinter eine nennenswerte finanz- oder verkehrspolitische Kompetenz zu erkennen. 